

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	17.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Volksabstimmung
Akteure	Uri
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Ackermann, Nadja
Berclaz, Philippe
Frick, Karin
Gerber, Marlène
Guignard, Sophie
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Nadja; Berclaz, Philippe; Frick, Karin; Gerber, Marlène; Guignard, Sophie; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Volksabstimmung, Uri, 1990 - 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 17.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Rechtsordnung	1
Bürgerrecht	1
Innere Sicherheit	2
Infrastruktur und Lebensraum	3
Verkehr und Kommunikation	3
Verkehrspolitik	3
Strassenverkehr	4
Luftfahrt	6
Umweltschutz	6
Allgemeiner Umweltschutz	6
Sozialpolitik	7
Soziale Gruppen	7
Migrationspolitik	7

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
EU	Europäische Union
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
FMH	Verbindung der Schweizer Ärztinnen und Ärzte
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SEK	Schweizerischer Evangelischer Kirchenbund
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
GSoA	Gruppe für eine Schweiz ohne Armee
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
SHIV	Economiesuisse (ehem. Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein)
SBV	Schweizerischer Bauernverband
SKJV	Schweizerisches Kompetenzzentrum für Justizvollzug

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
UE	Union européenne
EEE	l'Espace économique européen
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
FMH	Fédération des médecins suisses
USS	Union syndicale suisse
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
USAM	Union suisse des arts et métiers
FEPS	Fédération des Églises protestantes de Suisse
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
GSsA	Groupe pour une Suisse sans Armée
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
USCI	Economiesuisse (ancienne Union suisse du commerce et de l'industrie)
USP	Union Suisse des Paysans
CSCSP	Centre suisse de compétences en matière d'exécution des sanctions pénales

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Rechtsordnung

Bürgerrecht

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 12.02.2017
KARIN FRICK

Mit 60,4 Prozent Ja- gegenüber 39,6 Prozent Nein-Stimmen nahm das Schweizer Stimmvolk am 12. Februar 2017 die **erleichterte Einbürgerung von Personen der dritten Ausländergeneration** deutlich an. Die Stimmbeteiligung lag schweizweit bei 46,8 Prozent und schwankte zwischen 39 Prozent im Kanton Uri und rund 66 Prozent in Schaffhausen. Eher überraschend war das ebenfalls deutliche Ständemehr: 17 von 23 Ständen stimmten der Vorlage zu. Die auf frühere Abstimmungsergebnisse zur erleichterten Einbürgerung zurückgehenden Befürchtungen der Befürworter, am Ständemehr zu scheitern, wurden damit klar widerlegt. In den im Vorfeld des Urnengangs noch als „Swing States“ bezeichneten Kantonen resultierte überall ein Ja. Verglichen mit der Abstimmung von 1994, als das Anliegen am Ständemehr gescheitert war, wechselten somit die acht Kantone Luzern, Nidwalden, Solothurn, Aargau, Schaffhausen, Appenzell-Ausserrhodon, Tessin und Wallis auf die Befürworterseite, wobei es in Nidwalden, Appenzell-Ausserrhodon und Tessin ein enges Rennen war (NW 50,4%, AR 50,9%, TI 50,2% Ja-Stimmen). Die knappste Entscheidung überhaupt fiel im Kanton Thurgau, wo lediglich 24 Stimmen für die ablehnende Ständestimme ausschlaggebend waren. Ein ebenfalls hauchdünnes Nein resultierte in Glarus und St. Gallen mit Nein-Stimmenanteilen von 50,4 Prozent bzw. 50,2 Prozent. Demgegenüber stiess die Vorlage in sämtlichen Westschweizer Kantonen auf überdurchschnittlich hohe Zustimmung. Am deutlichsten stimmte der in Ausländerfragen ohnehin sehr offen eingestellte Kanton Neuenburg mit einem Ja-Stimmenanteil von 75,1 Prozent zu. Die höchste Ablehnung hingegen erfuhr die Vorlage in Appenzell-Innerrhodon, dessen Stimmbevölkerung zu 56,4 Prozent ein Nein einlegte. Augenfällig ist bei den Ergebnissen zudem das Gefälle zwischen Stadt und Land; so stimmte die Stadt Zürich zu 76 Prozent Ja (Kanton ZH: 63,2%) und die Stadt St. Gallen zu 65 Prozent (Kanton SG: 49,8%).

Bundesrätin Simonetta Sommaruga liess nach dem Urnengang verlauten, die Regierung nehme das Ergebnis „mit grosser Genugtuung“ zur Kenntnis und es stimme zuversichtlich „für weitere, ebenso umstrittene Vorlagen“. Darüber hinaus ermunterte sie junge Ausländerinnen und Ausländer der dritten Generation, nun „die Chance zu nutzen und ihre Heimat mitzugestalten“, und fügte an, die Erleichterung der Einbürgerung sollte voraussichtlich spätestens in einem Jahr in Kraft treten. Freude über den Entscheid herrschte auch beim SGB und bei der Operation Libero. Während Ersterer von einer überfälligen Reform sprach und ankündigte, nun auch die Anforderungen für andere Einbürgerungswillige senken zu wollen, sah Letztere in dieser Abstimmung einen „ersten, wichtigen Schritt zu einem liberalen Bürgerrecht“. Daran müsse man jetzt anknüpfen und beispielsweise auch die erforderliche Aufenthaltsdauer senken oder die Mindestwohnsitzfristen in den Gemeinden abschaffen. Wenig erfreut zeigte sich die SVP, die nach der Durchsetzungsinitiative und dem Asylgesetz mit dieser Abstimmung die dritte Niederlage in der Ausländerpolitik innerhalb eines Jahres hinnehmen musste. Als Kopf des Gegenkomitees und Initiator der umstrittenen Plakate machte Andreas Glarner (svp, AG) besonders die bereits Eingebürgerten für das Resultat verantwortlich und forderte die Abschaffung des Doppelbürgerrechts. Die SVP erklärte aber auch, das Verdikt von Volk und Ständen zu akzeptieren und die noch offenstehende Möglichkeit, das Referendum gegen die in dieser Sache beschlossene Gesetzesänderung zu ergreifen, nicht wahrnehmen zu wollen.

Abstimmung vom 12. Februar 2017

Beteiligung: 46,84%

Ja: 1'499'627 (60,4%) / Stände: 15 4/2

Nein: 982'844 (39,6%) / Stände: 5 2/2

Parolen:

– Ja: SP, FDP (1*), CVP (1*), Grüne, GLP, BDP (1*), EVP, Städteverband, Eidgenössische Migrationskommission, SGB, Travail.Suisse

– Nein: SVP, EDU (1*)

* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen ¹

Innere Sicherheit

Im Februar kam die 2007 von verschiedenen linken Organisationen lancierte **Volksinitiative «Für den Schutz vor Waffengewalt»** zur Abstimmung. Die Initiative forderte ein Verbot der privaten Aufbewahrung von besonders gefährlichen Waffen, einen Bedarf- und Fähigkeitsnachweis sowie die Einführung eines nationalen Waffenregisters. Das Initiativkomitee, das das Sturmgewehr im Kleiderschrank als Relikt des Kalten Krieges ansah, erhoffte sich mit der Neuregelung eine verbesserte Suizid- und Gewaltprävention. Nachdem 2010 bereits beide Räte und der Bundesrat die Ablehnung der Initiative empfohlen hatten, bekämpfte eine breite bürgerliche Allianz aus SVP, FDP, CVP, BDP, EDU, Schweizer Demokraten, Gewerbeverband, Bauernverband und Schiessverband die Waffen-Initiative. Die Gegner der Initiative befürchteten vor allem die Opferung traditioneller Werte zugunsten einer Scheinsicherheit. Die Initiative würde Zeichen eines Misstrauens in die Verantwortlichkeit der Bürger darstellen. Getroffen würden zudem jene, die verantwortungsvoll mit Waffen umgingen – Verbrecher würden sich hingegen nicht an die Regelung halten. Der BDP-Präsident Hans Grunder sah in der Initiative sogar das versteckte Ziel der Abschaffung der Armee. Auch rechneten die Gegner mit erheblichen administrativen Mehrkosten.

Die Initiative wurde am 13. Februar 2011 an der Urne mit 56,3%-Nein-Stimmen bei einer Stimmbeteiligung von 49,2% verworfen. Dabei wurden die bereits im Abstimmungskampf sichtbaren Gräben bestätigt. Die grösste Zustimmung fand die Initiative in der Westschweiz: Genf (61%), Basel-Stadt (58,9%), Waadt (53,7%), Neuenburg (53,2%) und Jura (52%), aber auch Zürich (50,4%) nahmen die Initiative an. Die Gegner der Initiative konzentrierten sich in der Zentral- und Ostschweiz: Appenzell Innerrhoden (72,3%), Obwalden (71,9%), Schwyz (70,9%) und Uri (70,6%). Die Vox-Analyse zeigte, dass den Stimmbürgern die Entscheidung leicht fiel und viele sich früh positionierten. Dabei hing der Stimmenscheid stark von der politischen Ausrichtung und den politischen Wertevorstellungen ab: Personen, die für eine offene und moderne Schweiz sind, stimmten ebenso massiv Ja, wie jene, die eine verschlossene und traditionelle Schweiz vertreten, Nein sagten. Es gewann damit dieselbe Schweiz die Abstimmung, die sich bereits bei der Minarett- und der Ausschaffungsinitiative durchsetzte. Die drei Hauptargumente der Befürworter polarisierten laut der VOX-Analyse stark: Dass die Waffe zuhause gefährlich und unzeitgemäss sei und die Selbstmordrate erhöhe, wurde von den Gegnern strikt abgelehnt. Sie argumentierten ihrerseits mit einer bereits genügenden Gesetzeslage und der Wahrung der persönlichen Freiheit und der Eigenverantwortung. Die Diskreditierung des Milizsystems der Armee war das Hauptargument des überparteilichen Komitees der Gegner, dessen vom Werber Alexander Segert illustrierten Kampagne mit kaputten 1.-August-Lampions an die Emotion der Stimmbürger appellierte.

Abstimmung vom 13. Februar 2011

Beteiligung: 49,2%

Ja: 1'083'312 (43,7%) / 5 1/2 Stände

Nein: 1'395'812 (56,3%) / 15 5/2 Stände

Parolen:

– Ja: CVP-Frauen, CSP, EVP, Grüne, GLP, PdA, SP, SP-Frauen, GSoA, SEK, SGB, TravS, FMH.

– Nein: FDP-Liberale, FDP-Frauen, CVP (5)*, BDP, EDU, SVP, SVP-Frauen, AVF, JCH, SBV.

* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen ²

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 20.02.1994
SERGE TERRIBILINI

L'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» (Initiative des Alpes), sur laquelle le peuple et les cantons devaient se prononcer, a été déposée en 1990. Son texte propose, pour protéger la région alpine, de transférer complètement le trafic de transit de la route au rail en l'espace de dix ans et de geler la capacité des routes de transit. En 1992-1993, le Conseil fédéral et les Chambres l'avaient rejetée. A l'inverse, le souverain a accepté cette initiative avec près de 52 pour cent de oui et 13 6/2 cantons. Comme il est d'usage en matière de scrutins routiers et environnementaux, le principal clivage s'est situé entre cantons romands et alémaniques. Tandis que les premiers ont nettement repoussé l'initiative, les seconds l'ont tous approuvée (à l'exception d'Argovie), en particulier ceux qui se situent sur l'axe du Gothard (Lucerne, Nidwald, Uri et le Tessin). La plus forte proportion de oui est venue d'Uri (87.6%), canton particulièrement victime du trafic de transit, et le rejet le plus massif fut le fait du Valais (74.4%) en raison du danger pesant sur la réalisation de la N9. En Suisse romande, l'acceptation de l'initiative a souvent été vue comme un nouveau vote anti-européen. De nombreuses voix ont ainsi protesté contre la décision imposée par la majorité alémanique, la plus virulente ayant été celle de Jean-Pascal Delamuraz, ce qui n'a pas manqué de lui attirer de nombreuses critiques.

Votation du 20 février 1994

Participation: 40.9%

Oui: 954'491 (51.9%) / cantons: 13 6/2

Non: 884'362 (48.1%) / cantons: 7

Mots d'ordre:

– Oui: PS, PE, AdI, PEP, DS, PdT; USS, ATE, Fédération suisse des cheminots et associations pour la protection de l'environnement.

– Non: PRD (3*), PDC (7*), UDC, PL, PdL (ex-PA), Lega; Vorort, USAM, CSCS, USP, Société des entrepreneurs, Fédération suisse du tourisme, TCS, ACS, Association des transporteurs routiers.

* Entre parenthèses: nombre de sections cantonales divergentes

Les partisans de l'initiative – socialistes, écologistes, minorités bourgeoises radicales et démocrates-chrétiennes, élus et populations de cantons concernés (notamment Uri) ainsi qu'associations de protection de l'environnement – ont mis en avant le fait que celle-ci était le complément idéal aux NLFA, à l'accord sur le transit avec l'UE et à la Convention alpine; elle permettrait à ces textes et projets de se concrétiser en obligeant réellement à transférer le trafic de transit, en constant accroissement, de la route au rail. Cela serait nécessaire pour protéger la région alpine contre la pollution atmosphérique et surtout le bruit. Ces nuisances seraient devenues insupportables dans certaines régions, notamment le canton d'Uri. De plus, un tel transfert permettrait au rail de regagner des parts de marché par rapport à la route; le rôle de cette dernière dans le trafic de marchandises n'a en effet cessé d'augmenter depuis plusieurs années. Le passage de la route au rail aurait en outre l'avantage de rentabiliser les futures infrastructures ferroviaires (NLFA) qui, sans cela, deviendraient largement déficitaires. Les partisans n'ont pas estimé que leur texte était anti-européen ou discriminatoire vis-à-vis des transporteurs étrangers; selon eux, ces derniers et les Suisses devraient être traités de la même manière sur le plan juridique. Par ailleurs, en adoptant ce texte, la Suisse se poserait en exemple et en précurseur pour le reste de l'Europe.

Les opposants à l'initiative – une bonne part des partis bourgeois, les automobilistes, les transporteurs routiers ainsi que le gouvernement – ont affirmé que celle-ci créerait plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait. Sur le plan des principes, ils n'ont pas admis que l'on contredise la règle prescrivant le libre choix du moyen de transport. Manifestant également le souci de protéger l'arc alpin et de transférer le trafic de transit de la route au rail, ils ont reproché au texte son caractère contraignant. Selon eux, la politique fédérale vise un résultat identique en construisant les infrastructures nécessaires (NLFA notamment), mais en usant, afin qu'elles soient utilisées suffisamment, d'instruments conformes à l'économie de marché (taxes incitatives). Les opposants ont en outre relevé que les neuf dixièmes des marchandises transportées en Suisse transitaient déjà par le rail. Par ailleurs, ils ont mis en doute l'efficacité même

des mesures proposées. Selon eux, l'initiative conduirait les routiers européens à contourner la Suisse, ce qui ne ferait que déplacer le problème ailleurs. De plus, seule une part minime du trafic dans les Alpes serait touchée; la majorité, soit le trafic intérieur et le trafic d'import-export ne serait pas concerné. Cela créerait de fait une inégalité entre les transporteurs suisses et étrangers. Ces derniers étant discriminés, les pays européens ne manqueraient certainement pas d'infliger à la Suisse des mesures de rétorsion, d'autant que plusieurs traités internationaux seraient violés (accord sur le transit notamment). D'autre part, l'initiative défavoriserait les régions alpines en empêchant la réalisation de certaines routes, en tête desquelles la N9 de Sierre (VS) à Brigue (VS), et y freinerait l'activité économique, commerciale et touristique.

La campagne sur cet objet fut très animée. Du côté des opposants, Adolf Ogi a manifesté un grand engagement pour que les projets de son département ainsi que l'accord sur le transit ne soient pas remis en cause. Un des points forts fut sa confrontation télévisée avec le Landamann d'Uri durant laquelle il s'est clairement rendu impopulaire en faisant montre d'une certaine arrogance en prétendant que Uri ne devait pas protester contre les décisions fédérales car c'était un canton subventionné à 100 pour cent. D'aucuns ont affirmé que la campagne avait connu là un tournant en Suisse alémanique. Par ailleurs, le chef du DFTCE n'a pas craint de dramatiser l'enjeu, assurant que les conséquences d'une acceptation seraient terribles, tant au niveau international (relations avec l'UE) que national (gel des constructions routières). De leur côté, les partisans de l'initiative n'ont pas été moins actifs et ont axé leur propagande sur les conditions de vie difficiles dans le canton d'Uri en raison du transit routier. Ils ont en outre concentré leurs attaques sur la personne d' Adolf Ogi.

L'analyse VOX de cette votation a mis en évidence le fait que l'acceptation de l'initiative a été principalement due à la division des partis bourgeois. Ainsi, près de la moitié des votants proches du parti démocrate-chrétien et un tiers des sympathisants radicaux ont voté oui. Le principal motif d'une acceptation était de type environnemental; l'idée de transférer le trafic de transit de la route au rail pour soulager l'environnement a rassemblé une majorité de personnes. Du côté du non, l'argument essentiel concernait la politique européenne; il s'agissait de respecter l'accord sur le transit et d'éviter des mesures de rétorsion. De fait, une certaine corrélation entre partisans d'une intégration européenne et opposants à l'initiative a été observée. Dans le sens inverse, la situation fut moins nette, même si les adversaires d'une adhésion à l'EEE furent nombreux à voter oui.³

KANTONALE POLITIK
DATUM: 17.05.2011
SUZANNE SCHÄR

Im Mai konnte sich der **Urner Souverän** zu einem allfälligen zweiten Strassentunnel am Gotthard äussern. Er stimmte über die Initiative der jungen SVP ab, welche die Einreichung einer Standesinitiative für den Bau einer zweiten Röhre verlangte. Mitte Mai entschieden die Urnerinnen und Urner mit doppeltem Nein gegen die Initiative (52,4% Nein) und den regierungsrätlichen Gegenvorschlag, der zwar den Bau eines zweiten Tunnels unterstützte, den alten Strassentunnel nach erfolgtem Bau des neuen jedoch stilllegen wollte.⁴

Strassenverkehr

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 13.02.1990
SERGE TERRIBILINI

Déposée en 1986 par les milieux écologistes et les Organisations progressistes (POCH), l'initiative «halte au bétonnage – pour une stabilisation du réseau routier» avait pour but de geler la superficie du réseau suisse dans son état du 30 avril 1986. Ce texte prévoyait que, pour toute nouvelle construction de route, une surface équivalente du réseau soit, dans la même région, affectée à d'autres usages. Considéré comme extrémiste et irréaliste, il avait été largement repoussé par les Chambres en 1989.

Le résultat de la votation montre un vote assez compact de la part du souverain, dans le sens d'un rejet massif et général de ce texte. La disparité traditionnelle entre les cantons alémaniques et romands lors de scrutins relatifs au domaine des transports s'est sensiblement atténuée bien que ces derniers aient été tout de même les plus farouchement opposés à l'initiative. Les cantons où le rejet a été le moins net sont ceux de Bâle-Ville, habituellement sensible aux arguments écologiques, et de Uri, touché de façon importante par les nuisances de l'autoroute du Saint-Gothard.

Les opposants à l'initiative, émanant principalement des partis bourgeois et des

organisations d'automobilistes, considèrent ce texte comme dogmatique, politiquement inapplicable et rendant aléatoire le développement économique futur du pays. Selon eux, le principe de compensation aurait été impossible à mettre en oeuvre puisqu'il en aurait résulté la destruction de la majeure partie des routes réalisées depuis 1986. De plus, de nouveaux tronçons n'auraient pas pu être construits, ce qui aurait signifié qu'il aurait été impossible d'adapter le réseau routier aux besoins à venir; cela aurait été particulièrement injuste pour les régions périphériques où celui-ci est moins dense qu'ailleurs. Dans le domaine de la protection de l'environnement, on prétendit qu'un tel texte allait à l'encontre des buts fixés par les initiants car la construction de nouvelles routes peut être un facteur de réduction des nuisances occasionnées par le trafic routier en désengorgeant, par exemple, certaines localités.

Initiative «Halte au bétonnage – Pour une stabilisation du réseau routier»

Votation du 1er avril 1990

Participation: 41.1%

Non: 1'255'175 (71.5%) / tous les cantons

Oui: 500'605 (29.5%)

Mots d'ordre:

– Non: PRD, PDC, UDC, PL, PEP, PA; Vorort, USAM USS, CSCS, TCS, ACS, ASTAG, FRs.

– Oui: PS (3*), PE, AdI, DS, Alliance verte; AST et les organisation de protection de l'environnement.

*Recommandations différentes des partis cantonaux

Les partisans de l'initiative ont axé leur discours sur des considérations d'ordre écologique principalement; selon eux, limiter la surface routière se justifie en raison, d'une part, de la menace que fait peser une trop grande emprise superficielle du réseau routier sur la variété des espèces animales et végétales, la qualité des sols et des eaux ou le paysage en général et, d'autre part, de la possibilité que cela donnerait d'atténuer la pollution de l'air; une limitation de l'offre inciterait à l'utilisation des transports publics. Ils insistèrent également sur le principe de compensation proposé par l'initiative; celui-ci, conçu sur le même mode que la loi sur les forêts, n'aurait pas interdit toute construction de route, mais aurait simplement impliqué le transfert d'une surface identique à d'autres utilisations (pistes cyclables, zones piétonnes, etc.). Enfin, selon les initiants, renoncer à achever le réseau routier aurait permis à la Confédération d'économiser dix à douze milliards de francs.

Durant la campagne, le front des opposants s'attaqua âprement à cette initiative; les qualificatifs qui lui furent accolés (irréaliste, inapplicable, fondamentaliste, dogmatique, etc.) en témoignent. Cela poussa souvent les initiants à tenir des positions essentiellement défensives où ils durent justifier que leurs propositions étaient réalisables. Toutefois, l'intensité de cette campagne fut légèrement en retrait par rapport à celle relative aux initiatives trèfles sur lesquelles le souverain devait se prononcer le même jour.

Si l'analyse Vox de ce scrutin met en évidence le comportement en partie divergent des Alémaniques et des Romands, elle relève deux autres variables significatives; le traditionnel clivage droite-gauche existant dans ce type de consultation et l'opposition entre citadins et habitants de la périphérie, ces derniers cherchant à se désenclaver par le biais de la route. Quant à la motivation de vote, celle des partisans de l'initiative a tourné essentiellement autour des atteintes que la route fait subir à l'environnement alors que celle des opposants se résume, principalement, au sentiment que le texte proposé allait trop loin et n'était guère réalisable.⁵

Luftfahrt

En début d'année, les zurichois ont accepté par 55,5% une contribution cantonale de CHF 300 millions au capital de la nouvelle compagnie aérienne. Ils ont aussi approuvé par 67,6% une garantie de CHF 100 millions pour l'aéroport de Kloten. L'aval du souverain zurichois a permis la mise en place de la variante 26/26 (26 court et moyen-courriers et 26 long-courriers). Argovie, Bâle-Campagne, Bâle-Ville, Glaris, Grisons, Neuchâtel, Obwald, Schwyz, St-Gall, Tessin, Valais, et Uri ont également souscrit au capital-actions de la future compagnie. Par contre, Berne, Fribourg, Jura, Lucerne, Schaffhouse, Soleure, Nidwald, Vaud, Zoug ainsi que les villes de Zurich et de Kloten ont refusé d'y participer. Les actionnaires ont prolongé jusqu'au 30 avril 2003 le délai pour le capital autorisé. Divers cantons et communes qui s'étaient déclarés prêts à participer en décembre 2001 n'ont pas encore pu y souscrire, le feu vert du peuple leur faisant notamment encore défaut. Après des mois de spéculations et l'attribution des concessions court, moyen et long-courrier par le DETEC, le nom et la raison sociale de la nouvelle compagnie aérienne ont été dévoilés officiellement en février. Les avions ont volé dès le 31 mars sous le nom de "Swiss" et déclinaient le nom du pays dans les quatre langues nationales : Schweiz, Suisse, Svizzera et Svizra. D'un point de vue légal, la nouvelle société s'appelait **Swiss Air Lines Ltd** et son siège était à Bâle. Lors de leur assemblée, les actionnaires ont validé ces deux noms. S'estimant floué, SAirGroup a saisi la justice zurichoise pour interdire à Crossair d'utiliser le logo Swiss et l'appellation Swiss Air Lines Ltd. Le Tribunal de commerce de Zurich a refusé d'entrer en matière sur la plainte contre l'utilisation de la marque "Swiss". Il considérait qu'il n'y avait pas de danger de préjudice irréparable pour SAirGroup et que le danger de confusion entre Swiss et Swissair était inexistant, les marques étant nettement distinctes. SAirGroup n'a pas recouru. A la fin mars, la cellule d'intervention – task force "pont aérien", créée le 5 octobre 2001 pour assurer l'exploitation du réseau Swissair durant l'horaire d'hiver et faciliter la mise sur pied de la nouvelle compagnie –, a été démantelée. Les actionnaires principaux de Swiss ont prolongé à fin août 2004 la clause de non-vente des actions souscrites à l'occasion de l'augmentation de capital. Celle-ci s'élevait à CHF 2,561 milliards. La décision a été prise par 33 actionnaires, institutionnels et privés, détenant plus de 90% des titres existants. (La Confédération possédait 20,5% des actions, le canton de Zurich 10,2%, les autres cantons 12,1%, l'UBS 10,5%, le Credit Suisse Group 10% et le milliardaire Walter Haefner, fondateur et propriétaire de l'importateur automobile AMAG 6,8%. L'économie privée contrôlait environ deux tiers du capital-actions.)⁶

Umweltschutz

Allgemeiner Umweltschutz

Das **Verdikt zur Volksinitiative "Grüne Wirtschaft"** fiel an der Abstimmung vom 25. September 2015 schliesslich deutlicher aus als die Trendumfragen 10 Tage vor der Abstimmung hatten vermuten lassen. Nur gerade 36,4% der Stimmenden legten an der Urne ein Ja ein und auf mehrheitliche Zustimmung stiess die Volksinitiative der Grünen lediglich im Kanton Genf (51,9%). Im interkantonalen Vergleich zeigte sich, dass das Anliegen in der Westschweiz und im Tessin sowie im Stadtkanton Basel auf leicht stärkeren Zuspruch stiess als in den deutschsprachigen Kantonen, obschon letztere tendenziell umweltfreundlicher stimmen als die lateinische Schweiz. Mit Zustimmungsraten zur grünen Initiative um ein Fünftel bis zu einem Viertel in einigen ländlichen Kantonen der Deutschschweiz – namentlich Appenzell Innerrhoden, Nidwalden, Obwalden und Uri – war davon jedoch nicht mehr viel zu merken. Zufrieden zeigte sich das bürgerliche Gegenkomitee: Die Stimmbürgerschaft hätte sich nicht von „sympathisch klingenden Initiativnamen und den immer kurioser werdenden leeren Versprechungen der Initianten täuschen lassen“ (NZZ, 26.9.). Auf der anderen Seite liess man verlauten, man habe die „Angstkampagne“, in der die Gegner ihre „Unverfrohenheit“ durch die Verbreitung „faktenfreie[r] Behauptungen“ demonstriert hätten, unterschätzt (SGT, 26.9.). Nichtsdestotrotz gab man sich sowohl bei den Befürwortern als auch von Seiten des Bundesrates überzeugt, dass dies erst der Startschuss zur Diskussion von Massnahmen zur Förderung der Grünen Wirtschaft gewesen sei. Immerhin hätte im Vergleich zum Wähleranteil der Grünen Partei ein deutlich höherer Prozentsatz der Initiative zugestimmt, trösteten sich Vertreterinnen und Vertreter der Grünen. Eine ressourcenschonende Wirtschaft werde aktuell auch mit der Energiestrategie 2050, die zu jenem Zeitpunkt dem Parlament zur Schlussabstimmung vorlag, angestrebt, liess Bundesrätin Leuthard verlauten. SVP und FDP hingegen interpretierten das Abstimmungsergebnis als grundsätzliche Ablehnung staatlicher Eingriffe zum Wohle einer ökologischen Wirtschaft und forderten aus

diesem Grund etwas lauter als auch schon die Beendigung des 2013 vom Bundesrat verabschiedeten "Aktionsplans Grüne Wirtschaft".

Abstimmung vom 25. September 2016

Beteiligung: 43,0%

Ja: 819'770 (36,4%) / 1 Stand

Nein: 1'430'273 (63,6%) / 19 6/2 Stände

Parolen:

– Ja: SP, GPS, GLP, EVP; VCS, SKS, Swisscleantech.

– Nein: SVP, FDP CVP(2*), BDP(1*); Economiesuisse, SGV, SBV, HEV.

* Anzahl abweichende Kantonalsektionen in Klammern ⁷

Sozialpolitik

Soziale Gruppen

Migrationspolitik

Le peuple s'est prononcé le 28 février 2016 sur **l'initiative de mise en oeuvre**. Le renvoi des étrangers criminels avait été accepté en votation populaire en 2010. En raison de contradictions avec les textes de loi internationaux, notamment les bilatérales et la convention européenne des droits de l'Homme, le parlement avait proposé une mise en oeuvre qui différerait quelque peu du texte proposé par le parti agrarien. Celui-ci, fâché par le non-respect littéral du texte, a lancé l'initiative dite "de mise en oeuvre", qui proposait, en addition à la version de 2010, un catalogue d'effractions menant à l'automatisme du renvoi. Cette liste, qui va du meurtre au viol, en passant par le cambriolage ou la fraude aux assurances sociales, est en outre complétée par un certain nombre de délits mineurs (infractions au code de la route, lésions corporelles légères, par exemple) pouvant également conduire à l'expulsion en cas de récidive.

La campagne a été marquée par une mobilisation hors du commun, notamment du côté de la société civile. En décembre 2015, trois comités distincts se déclaraient pour le non: les partis bourgeois, secondés par les milieux économiques, une alliance des partis de gauche, du parti écologistes ainsi que des syndicats, ainsi qu'un groupe d'ONG. Les premiers sondages annonçaient un taux de 66% de oui. En décembre, 40 des 46 conseillers aux Etats ont lancé un appel contre l'initiative, les six non-signataires étant 5 conseillers UDC et l'indépendant Thomas Minder. Les milieux économiques, à l'exception de l'USAM se sont engagés pour le non, Economiesuisse annonçant toutefois ne pas vouloir engager de moyens financiers dans la campagne. Au fur et à mesure que le jour de la votation approchait, de plus en plus de milieux ont pris position publiquement contre l'initiative: certains milieux religieux, un groupement de 180 professeur.e.s de droit, ainsi qu'un groupe de personnalités appelé "appel urgent contre l'initiative inhumaine de l'UDC". Les gouvernements cantonaux de Zurich, Soleure, Argovie, Bâle-ville et Berne ont également pris position contre l'initiative.

Les affiches de l'UDC reprenaient leur fameux mouton noir, chassé à coup de pied par un mouton blanc, sis sur une surface rouge à croix blanche. Il a d'ailleurs été reproché aux trois comités initiaux de s'être approprié les codes graphiques de l'union démocratique du centre, sur leurs affiches représentant une botte militaire écrasant le palais fédéral ou encore une boule de démolition tombant sur l'allégorie Helvetia. Ces affiches ont plus tard dans la campagne laissé la place à celle de l'appel urgent, mettant en scène un "non" géant en lettres noires, dans les trois langues.

Si l'UDC s'est retrouvée dans cette campagne seule contre tous, elle a dû également faire face à des dissidences au sein de ses propres rangs. En effet, le conseiller national zurichois Hans-Ueli Vogt a déclaré que l'initiative devait protéger les étranger.e.s issus de la deuxième génération de l'automatisme des renvois. Il a été soutenu par les sénateurs Roland Eberle, Alex Kuprecht et Hannes Germann, mais fortement critiqué par la direction du parti, notamment Christoph Blocher. Il faut d'ailleurs signaler qu'une augmentation importante des demandes de naturalisation a été observée durant la campagne.

La nature du débat sur la mise en oeuvre a quelque peu différé de celle de l'initiative de 2010, en centrant le débat sur les droits de l'Homme ainsi que le respect des valeurs suisses et de l'Etat de droit. La mobilisation de la société civile plus importante qu'en 2010 peut expliquer cet état de fait. L'UDC s'est quant à elle cantonnée à ses arguments phares, à savoir la sécurité nationale et la primauté du droit suisse sur le droit étranger.

Le catalogue des délits proposé par l'union du centre a d'ailleurs été largement utilisé par les opposants à l'initiative, afin de démontrer le caractère de bagatelle de certains délits menant à une expulsion.

A l'issue de la campagne, le non l'a emporté dans les urnes à 58.9% contre 41.1% de oui. Seuls trois cantons et trois demi-cantons se sont prononcés en faveur de l'initiative, à savoir Uri, Schwyz, le Tessin, ainsi qu'Obwald, Nidwald et Appenzell Rhodes Intérieures. L'analyse VOX de la votation met en lumière la plus importante participation depuis la question de l'entrée dans l'espace économique européen en 1992. Une forte mobilisation des milieux de gauche ainsi que des jeunes expliquent cette différence de participation par rapport aux autres votations.

Les choix de votes sont fortement influencés par les appartenances politiques, la grande majorité des votants ayant un parti préféré en ont suivi les mots d'ordre. Si le PLR et le PDC avaient en 2010 fortement plébiscité l'initiative de base, ils en ont très fortement rejeté la proposition de mise en oeuvre six ans après. Un net conflit entre ouverture et traditions marque les choix de vote, les partisans d'une Suisse ouverte sur le reste du monde ayant massivement rejeté l'initiative. De plus, le non augmente avec le niveau de formation des votants, mais pas en fonction de l'âge. Les arguments qui ont influencé le choix des votants sont, parmi les partisans du non, les mêmes que ceux présentés par les comités d'opposition: l'initiative a été jugée trop extrême et disproportionnée, les aspects juridiques de non-respect des Droits de l'Homme ainsi que le court-circuitage du système judiciaire classique ont fortement pesé dans la balance, de même que la menace que l'initiative faisait planer sur les étrangers bien intégrés et les secondos. Chez les personnes favorables à la mise en oeuvre selon la proposition de l'UDC, les arguments principaux étaient le renvoi conséquent des étrangers criminels ainsi que l'importance de l'ordre et de la sécurité.

L'analyse APS des encarts publicitaires publiés dans les journaux témoigne également de l'importance de la mobilisation pour deux des objets proposés en votation populaire le 28 février. En effet, plus de 400 encarts ont été publiés pour l'initiative de mise en oeuvre, 592 pour le tunnel du Gothard, contre 114 pour la spéculation sur les matières premières et seulement 24 pour l'initiative "contre la pénalisation du mariage". Concernant l'initiative de mise en oeuvre, 47% des encarts provenaient des partisans de l'initiative, et 51% de ses opposants, et 2% étaient de nature neutre, quand elles annonçaient un débat public, par exemple. Le contenu des encarts reprend les principaux arguments de la campagne, à savoir l'importance du renvoi effectif des étrangers, statistiques à l'appui, ainsi que l'ordre et la sécurité pour les partisans et le caractère de violation des droits de l'Homme pour les opposants. De plus, de nombreuses personnalités se sont prononcées en leur nom pour contre l'initiative.

Votation populaire du 28 février 2016

Participation: 63.1%

Oui: 1 375 057 (41.1%) / cantons 3 3/2

Non: 1 966 989 (58.9%) / cantons 17 3/2

Mots d'ordre

- oui: UDC

- non: PS, Les Verts, PLR, PDC, succèsuisse, économiesuisse, Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz, Operation Libero, gouvernements des cantons de Zurich, Soleure, Bâle-Ville, Argovie et Berne ⁸

1) BBl, 2017, S. 3387 ff.; SGT, 17.1.17; SN, 19.1.17; SGL, 1.2.17; NZZ, 4.2.17; TA, 11.2.17; AZ, BZ, BaZ, Blick, LMD, LT, LZ, Lib, NZZ, QJ, SGT, TA, TG, 13.2.17

2) LN, 5.1.11; QJ, 5.1.11; 24H, 3.2.11; BZ, 14.2.11; Nai, Alessandro / Sciarini, Pascal, Vox – Analyse der eidgenössischen Abstimmungen vom 13. Februar 2011, Genf 2011

3) FF, 1994, II, p. 690 ss.; Hardmeier und Linder (1994). Analyse des votations fédérales du 20 février 1994, Vox 52; Presse des mois de janvier & février et 6.5.94.

4) NZZ und CdT, 27.1.11; Presse vom 16. und 17.5.11.

5) FF, 1990, I, p. 574; FF, 1990, I, p. 575ss.; FF, II, 1990, p.976ss.; Presse du mois de mars; Presse du 2.4. et 3.4.90; VO, 15, 12.4.90. NZZ, 31.1., 23.2., 27.2.,19.3.90; 24 Heures, 21.2. et 27.2.90; Presse du 28.2.90; DP, 987, 15.3.90 et VO, 13, 29.3.90; RFS, 13, 27.3.90; JdG, 21.3.90 Suisse, 25.3.90; Vox, Analyse des votations fédérales du 1er avril 1990, Genève 1990

6) 24h, 24.12.02.; Lib., 15.1 (BE et SO) et 11.7.02 (BL, BS et NE); CdT, 16.1.02 (TI); NF, 31.1.02 (VS); LT, 1.2 (BE), 27.3 (SZ et OW), 12.4 (AG et GL), 2.5 (SG) et 19.7.02 (GR et UR); TG, 14.3.02 (NW); presse 14.1 (ZH), 8.4 (ville de Zurich), 3.6 (LU et SH), 11.7 (VD), 13.7 (FR) et 5.10.02 (Kloten); QJ, 11.5 (Assemblée) et 22.8.02 (JU); Exp., 25.11.02 (ZG); Presse du 1.2 (nom Swiss) et du 2.3 (plainte SAirGroup) ; TG, 11.5.02 (approbation); 24h, 16.1 (octroi court et moyen-courriers), 6.3 (Tribunal Zurich), 30.3. (Task force) et 13.4.02 (abandon par SAirGroup); LT, 2.3 (Tribunal Zurich) et 27.3.02; DETEC, communiqué de presse, 1.3.02 (octroi long-courriers).

7) BBl, 2017, S. 371 ff.; NZZ, 24.9.16; NZZ, SGT, TA, TG, 26.9.16; TG, 27.9.16

8) Sciarini, Feddersen, Lanz (2016), Analyse VOX de la votation du 28 février 2016; BaZ, TG, 21.12.15; 24H, 4.1.16; TA, 5.1.16; LT, TA, TG, 12.1.16; TG, 23.1.16; AZ, 25.1.16; SO, 31.1.16; Lib, 8.2., 9.2.16; NF, 13.2.16